



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 10 декември 2020 г.  
(OR. en)

13903/20

---

---

Междуетноституционално досие:  
2020/0362(COD)

---

---

UK 105  
PREP-BXT 57  
TRANS 591  
CODEC 1318

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ

---

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	10 декември 2020 г.
До:	Г-н Јерре TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2020) 826 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно общите правила за гарантиране на основна свързаност на товарния и пътническият автомобилен превоз след края на преходния период, посочен в Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия

---

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2020) 826 final.

---

Приложение: COM(2020) 826 final



Брюксел, 10.12.2020 г.  
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно общите правила за гарантиране на основна свързаност на товарния и пътническият автомобилен превоз след края на преходния период, посочен в Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия**

(текст от значение за ЕИП)

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

На 1 февруари 2020 г. Обединеното кралство се оттегли от Съюза съгласно член 50 от Договора за Европейския съюз. Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия<sup>1</sup> („Споразумението за оттегляне“) бе сключено от Съюза с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета<sup>2</sup> и влезе в сила на 1 февруари 2020 г. Преходният период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне, по време на който правото на Съюза продължава да се прилага спрямо Обединеното кралство и на неговата територия в съответствие с член 127 от посоченото споразумение, изтича на 31 декември 2020 г.

На 25 февруари 2020 г. Съветът прие Решение (ЕС, Евратом) 2020/266 за разрешаване на започването на преговори за ново споразумение за партньорство с Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия<sup>3</sup>. Както се подразбира от указанията за преговори, разрешението обхваща, наред с другото, елементите, нужни за всеобхватното регулиране на отношенията с Обединеното кралство в областта на автомобилния транспорт след края на преходния период.

Не е ясно обаче дали до края на този период ще е влязло в сила споразумение между Съюза и Обединеното кралство, което урежда бъдещите им отношения в тази област.

Всички права и задължения, произтичащи от правото на Съюза по отношение на достъпа до пазара на автомобилни превози, установени с Регламент (ЕО) № 1072/2009<sup>4</sup> и Регламент (ЕО) № 1073/2009<sup>5</sup>, ще бъдат прекратени на 21 декември 2020 г., когато изтича преходният период, определен в Споразумението за оттегляне. Това ще доведе до прекратяване на валидността на лицензите на Общността, издадени от Обединеното кралство на автомобилни превозвачи на товари и автобусни превозвачи, и оттам — до загуба на достъп до пазара на Съюза за автомобилни превози на товари и пътници за притежателите на такива лицензи. По аналогичен начин, въз основа на съществуващите лицензи на Общността, автомобилните превозвачи на товари и автобусните превозвачи от Европейския съюз също ще загубят автоматичен достъп до пазара на Обединеното кралство на автомобилни превози на товари и пътници.

Следователно, при липсата на споразумение между Съюза и Обединеното кралство, което да урежда въпроса, след края на преходния период многостранната квотна

---

<sup>1</sup> ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7.

<sup>2</sup> Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета от 30 януари 2020 г. за сключване на Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 1).

<sup>3</sup> ОВ L 58, 27.2.2020 г., стр. 53.

<sup>4</sup> Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

<sup>5</sup> Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).

система на Европейската конференция на министрите на транспорта (ЕСМТ) би се превърнала в единствената налична правна рамка, на която може да се основава продължаването на услугите за автомобилен превоз на товари, като условие за това е притежанието на разрешително от ЕСМТ. Превозно средство, на което е издадено ЕСМТ разрешително, може да превозва товари между които и да е от 43-те държави, участващи в системата; между тях са 26 от държавите — членки на ЕС (всички с изключение на Кипър), Обединеното кралство и 16 други държави. След извършването на международен превоз от държавата на регистрацията на превозното средство до друга държава от системата на ЕСМТ са възможни до три превоза, които не включват държавата на регистрацията, след което превозното средство трябва да се върне в държавата, където е регистрирано.

Броят ЕСМТ разрешителни е ограничен за всяка държава членка и те се разпределят на национално равнище от компетентните органи на всяка държава членка. Броят не може да бъде увеличен в кратък срок. Квотите на ЕСМТ се определят ежегодно и всяка промяна на броя на разрешителните, отпуснати на дадена държава от системата на ЕСМТ, трябва да бъде единодушно одобрена от всички държави от системата на ЕСМТ.

Както вече беше подчертано в Регламент (ЕС) 2019/501 на Европейския парламент и на Съвета, който беше приет на 25 март 2019 г.<sup>6</sup>, предвид обемите на услугите за автомобилен превоз на товари, както и превозваните по пътищата товари между Обединеното кралство и Съюза (около 51 милиона тона през 2019 г.: около 29 милиона тона от Съюза към Обединеното кралство и около 22 милиона тона от Обединеното кралство към Съюза), очевидно е, че да се разчита единствено на квотната система на ЕСМТ понастоящем не е подходящо решение за гарантиране на основна транспортна свързаност на автомобилния превоз на товари непосредствено след края на преходния период.

Товарният автомобилен транспорт между Обединеното кралство и държавите членки е почти изцяло в ръцете на превозвачи от Обединеното кралство и от Съюза. Затова ако тези превозвачи загубят правото си да извършват автомобилни превози на товари между Обединеното кралство и Съюза, това би довело до сериозни смущения, включително по отношение на обществения ред.

Що се отнася до автобусните превози на пътници, при липсата на споразумение между Съюза и Обединеното кралство, което да урежда този въпрос, Спогодбата за международни случайни превози на пътници, извършвани с автобуси<sup>7</sup> („спогодбата Интербус“) е единствената налична правна рамка, която би могла да осигури основа за автобусния превоз на пътници между Съюза и Обединеното кралство след края на преходния период. Обединеното кралство депозира своя документ за присъединяване към спогодбата Интербус на 29 октомври 2020 г. Следователно то ще стане пълноправна договаряща страна на 1 януари 2021 г. Спогодбата Интербус обаче обхваща само случайни превози и следователно е недостатъчна за преодоляване на смущенията, произтичащи от края на прилагането на правото на Съюза към и в

<sup>6</sup> Регламент (ЕС) 2019/501 на Европейския парламент и на Съвета от 25 март 2019 г. относно общите правила за гарантиране на основна свързаност на товарния и пътническия автомобилен транспорт във връзка с оттеглянето на Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия от Съюза, ОВ L 85, 27.3.2019 г., стр. 39.

<sup>7</sup> ОВ L 321, 26.11.2002 г., стр. 13.

Обединеното кралство предвид големия брой лица, които биха продължили да желаят да пътуват между Съюза и Обединеното кралство. Между договарящите страни беше договорен протокол към спогодбата Интербус, който урежда редовните или специализираните редовни превози на пътници, извършвани с автобуси, но не се очаква той да влезе в сила навреме, за да бъде надеждно алтернативно решение за периода непосредствено след преходния период. Следователно, за редовните или специализираните редовни превози на пътници, извършвани с автобуси настоящите инструменти не отговарят на нуждите на подобни услуги на Съюза, от една страна, и на Обединеното кралство, от друга страна.

Трансграничните автобусни превози между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия са от особено значение за общностите, живеещи в граничните региони, тъй като осигуряват основна свързаност между общностите, наред с другото, като част от общата зона за пътуване. Не съществува инструмент, който би могъл да отговори на необходимостта автобусните превозвачи, извършващи редовни или специализирани редовни превози, да вземат и оставят пътници в региони от другата страна на границата. Икономическата жизнеспособност на много трансгранични услуги обаче е изложена на риск без правото да се извършват каботажни превози. По тази причина е уместно Съюзът да приеме временни извънредни мерки за определен период от време, за да смекчи тези потенциално разрушителни последици за свързаността между Съюза и Обединеното кралство.

Настоящото предложение има за цел да определи временни мерки за уреждане на автомобилния превоз на товари, както и предоставянето на редовни и специализирани редовни и превози на пътници между Съюза, от една страна, и Обединеното кралство, от друга страна, след края на преходния период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне (член 1). Тези мерки имат за цел поддържане на основна свързаност за строго определен, ограничен период (член 2).

Гибралтар не е включен в териториалния обхват на настоящия регламент и позоваванията в него на Обединеното кралство не включват Гибралтар.

На първо място (член 3) предложеният регламент предвижда едностранно предоставяне на права за двустранен превоз на автомобилните превозвачи на товари, установени в Обединеното кралство, така че те да могат да продължат да превозват товари между своята територия и Съюза.

Предложеният регламент предвижда също така (член 4) едностранно предоставяне на права за двустранен превоз на пътници с автобус като част от редовни или специализирани редовни услуги на автобусни превозвачи, установени в Обединеното кралство, така че те да могат да продължат да превозват пътници между своята територия и Съюза. Регламентът също така предвижда едностранно предоставяне на права за вземане и оставяне на пътници в граничния район на Ирландия по време на международни редовни и специализирани редовни превози между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия.

Правата, предоставени на автомобилните превозвачи от Обединеното кралство, следва да са в съответствие с правото на Съюза, приложимо към автомобилния превоз на товари и пътници (член 6) и с равностойните права, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи от Съюза. Предложеният регламент определя

механизъм (член 7) за гарантиране, че правата, с които се ползват автомобилните превозвачи от Съюза в Обединеното кралство, са равностойни на правата, предоставени на автомобилните превозвачи от Обединеното кралство съгласно предложения регламент. Ако тези права не са равностойни, Комисията има правомощието да приеме необходимите мерки за коригиране на ситуацията чрез делегирани актове, включително ограничаване на разрешения за автомобилните превозвачи от Обединеното кралство допустим капацитет или на броя курсове, или и на двете. Оценката на степента на равностойност и приемането на корективни мерки от страна на Комисията не са свързани само със строго, формално съответствие между двата правни реда; това е така поради значителните различия между съответните пазари и за да се избегне сляп огледален подход, който би могъл в крайна сметка да се окаже в противоречие с интересите на Съюза.

Макар че предложеният регламент е насочен към временно осигуряване на основна свързаност за автомобилния превоз на товари и пътници, с него се определя гъвкав механизъм, който гарантира, че превозвачите на товари и автобусните превозвачи от Съюза се ползват със справедливи и равни възможности да се конкурират с превозвачите на товари и автобусните превозвачи от Обединеното кралство. Еднаквите условия на конкуренция изискват и след края на преходния период Обединеното кралство да продължи да прилага достатъчно високи и равностойни стандарти в областта на автомобилния превоз на товари и пътници по отношение на: лоялната конкуренция, включително регулиране на картелите, злоупотребата с господстващо положение и сливанията; забраната на неправомерни държавни субсидии; защитата на работниците и високо равнище на пътна безопасност; опазването на околната среда; безопасността и сигурността, и стандартите, свързани с издаването на лицензи на автомобилните превозвачи или с квалификацията, обучението и медицинските прегледи на професионалните водачи. Освен това трябва да се гарантира, че автомобилните превозвачи от Съюза няма да бъдат подложени на дискриминация в Обединеното кралство, независимо дали *de iure* или *de facto*. Затова предложеният регламент възлага на Комисията (член 8) задачата да наблюдава условията на конкуренция между автомобилните превозвачи от Съюза, от една страна, и тези от Обединеното кралство, от друга страна, и я оправомощава да приема чрез делегирани актове необходимите мерки за гарантиране, че тези условия винаги остават еднакви.

Въвеждат се необходимите процедури, даващи възможност на държавите членки и на Комисията да проверяват дали автомобилните превозвачи на товари и пътници от Обединеното кралство, обхванати от настоящия регламент, са лицензирани или сертифицирани съгласно съответните стандарти, дали се спазва изцяло съответното национално законодателство и законодателство на Съюза и дали предоставените права не се превишават.

Регламенти (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1073/2009 вече уреждат частта от пътуването между държава членка и трета държава на територията на всяка държава членка на транзитно преминаване. Необходимо е да се гарантира, че в такъв случай посочените регламенти се прилагат и по отношение на частта от пътуването на територията на държавата членка, в която се извършва натоварването или разтоварването на превозвани стоки, и за частта от пътуването на територията на държавата членка, в която се качват или слизат пътници, използващи услуги за автобусен превоз (член 9). Това разширяване ще гарантира, че превозвачите от Съюза могат да извършват

трансгранични превози към или от Обединеното кралство, както и да спират на допълнителни спирки при предоставянето на услуги за автобусен превоз.

С изрична разпоредба се напомня, че държавите членки не трябва да договарят, нито да сключват с Обединеното кралство двустранни споразумения за автомобилен транспорт по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент, нито по друг начин да предоставят на автомобилните превозвачи от Обединеното кралство права, различни от правата, предоставени с настоящия регламент (член 5). Въпреки това съответните компетентни органи ще могат при необходимост да си сътрудничат за успешното изпълнение на регламента (член 10), така че да има възможно най-малко затруднения в управлението на услугите за автомобилен превоз на товари и автобусните превози, които ще продължат да се извършват след 31 декември 2020 г.

В член 11 се установяват правилата за упражняване на делегирането, предоставено на Комисията да приема делегирани актове, за да гарантира, че правата, от които се ползват автомобилните превозвачи от Съюза в Обединеното кралство са равностойни на правата, предоставени на автомобилните превозвачи от Обединеното кралство, и че превозвачите от Съюза не са дискриминирани в Обединеното кралство.

С член 12 се постановява, че настоящият регламент започва да се прилага след изтичането на преходния период, определен в Споразумението за оттегляне, ако не е влязло в сила споразумение с Обединеното кралство, уреждащо автомобилния транспорт, и престава да се прилага най-късно на 30 юни 2021 г. Регламентът ще престане да се прилага на по-ранна дата, ако споразумение в областта на автомобилния транспорт с Обединеното кралство влезе в сила или започне да се прилага временно, според случая, преди тази дата. С изключение на специалните разпоредби, приложими в граничния район на Ирландия по време на международни редовни и специализирани редовни превози между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, регламентът престава да се прилага и на по-ранна дата за разпоредбите, които се отнасят до автомобилния превоз на пътници, ако протоколът към спогодбата Интербус относно международните редовни и специализирани редовни превози на пътници, извършвани с автобуси, влезе в сила за Съюза и за Обединеното кралство.

Настоящият акт е част от пакет от мерки, които Комисията приема.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Предложеният регламент е предвиден като *lex specialis* за справяне с някои от последиците от факта, че правилата на Съюза, регламентиращи автомобилния превоз на товари и автобусния превоз на пътници, по-специално Регламент (ЕО) № 1072/2009 и Регламент (ЕО) № 1073/2009, вече няма да се прилагат за превоза на товари и пътници между Обединеното кралство, от една страна, и Съюза, от друга страна. Предложените условия са ограничени до това, което е необходимо в това отношение, за да се избегнат прекомерни смущения. Предвидено е да се прилагат за ограничен период. Следователно настоящото предложение е изцяло съгласувано с действащото законодателство, и по-конкретно с Регламент (ЕО) № 1072/2009 и Регламент (ЕО) № 1073/2009.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение допълва правилата на Съюза, уреждащи автомобилния превоз на товари, по-специално Регламент (ЕО) № 1072/2009, и правилата на Съюза, уреждащи международните автобусни превози, и по-специално Регламент (ЕО) № 1073/2009. Конкретната цел и контекстът на настоящия регламент, както и едностранният му характер, по необходимост изискват ограничителен подход при предоставянето на права, както и специални разпоредби, предназначени за запазване на равните права и еднаквите условия.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

- **Правно основание**

Правното основание е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

- **Субсидиарност**

Член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 и член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 запазват компетентността на Съюза за сключване на съответни споразумения с трети държави. При липсата на такова споразумение настоящото предложение за акт има за цел да бъде установена основна свързаност, при условие че се предоставят равностойни права от Обединеното кралство. Такава свързаност би била гарантирана по равностоен начин за трафика до и от всички точки в Съюза, с което се избягват нарушения на вътрешния пазар. По тази причина са необходими действия на равнището на Съюза и резултатът не може да се постигне чрез действия на равнището на държавите членки.

- **Пропорционалност**

Предложеният регламент се счита за пропорционален, тъй като чрез него могат да се избегнат непропорционални смущения по начин, който същевременно осигурява равни условия на конкуренция за автомобилните превозвачи от Съюза. Той не надхвърля необходимото за постигането на тази цел. Това се отнася по-специално за условията, при които се предоставят съответните права — свързани, наред с другото, с необходимостта да бъдат предоставени равностойни права от страна на Обединеното кралство и с лоялната конкуренция — както и за ограничеността на режима във времето.

- **Избор на инструмент**

Тъй като актът урежда въпроси, тясно свързани с Регламент (ЕО) № 1072/2009 и Регламент (ЕО) № 1073/2009 и също като тях е предназначен да осигури напълно хармонизирани условия на конкуренция, той следва да бъде във формата на регламент. Освен това тази форма най-добре отговаря на спешността на ситуацията/контекста, тъй като времето, което остава до края на преходния период (при липсата на споразумение за автомобилния превоз на товари и пътници, което да влезе в сила до тази дата), е твърде кратко и не позволява транспониране на разпоредби, съдържащи се в директива.

### **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не се прилага поради извънредния, временен и еднократен характер на събитието, налагащо настоящото предложение, което не е свързано с целите на действащото законодателство.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предизвикателствата, произтичащи от преговорите по споразумение между Съюза и Обединеното кралство и възможните решения бяха поставени за обсъждане от различни заинтересовани страни и представители на държави членки.

Фактът, че преходният период, определен в Споразумението за оттегляне, изтича на 31 декември 2020 г., необходимостта от подготовка за неизбежни промени на 1 януари 2021 г. и възможните допълнителни мерки, които трябва да бъдат предвидени в случай на липса на споразумение, бяха обсъдени с представители на държавите членки и различни заинтересовани страни в областта на автомобилния транспорт в контекста на междусекторни и специфични срещи, проведени в Брюксел и в държавите членки.

Обща тема в представените становища е необходимостта от регулаторна намеса за поддържане на определена степен на свързаност по отношение на автомобилния превоз на товари и пътници. Когато става въпрос за достъп до пазара на Съюза на автомобилни превози на товари и пътници, заинтересованите страни не са в състояние да предприемат собствени извънредни мерки за намаляване на неблагоприятното въздействие на евентуалната липса на споразумение за партньорство.

Няколко държави членки подчертаха по-специално необходимостта от приемане на извънредни мерки на равнище ЕС, за да се гарантира основна свързаност между Съюза, от една страна, и Обединеното кралство, от друга страна, в случай на липса на споразумение, обхващащо автомобилния превоз на товари и пътници. Беше подчертано, че многостранната квотна система на ЕСМТ не представлява достатъчен и адекватен резервен вариант предвид нейните количествени и качествени ограничения.

Беше подчертано също, че спогодбата Интербус обхваща само случайни превози и че не съществува подходяща алтернативна възможност за редовни и специализирани редовни превози, като се има предвид, че протоколът към спогодбата Интербус, който обхваща редовните и специализираните редовни превози на пътници, не се очаква да влезе в сила навреме за Съюза и за Обединеното кралство. Беше подчертана и особената необходимост от трансгранични автобусни превози между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия.

При подготовката на предложението тези коментари бяха взети под внимание в необходимата степен.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Съответните заинтересовани страни предоставиха на Комисията няколко форми на оценка на последствията от оттеглянето на Обединеното кралство за сектора на автомобилния транспорт.

Според заключенията на тези оценки единственият резервен вариант, с който секторът на автомобилните превози на товари разполага — многостранната квотна система на Европейската конференция на министрите на транспорта (ЕСМТ) — не би бил в състояние да обхване нуждите на сектора. Недостигът на налични разрешителни за 2021 г. вероятно ще причини значителни затруднения и е възможно двустранният поток на товари и пътници в автомобилния транспорт, (около 50 милиона тона годишно) вече да не бъде напълно обхванат. Понастоящем над 80 % от автомобилните превози на товари между Обединеното кралство и Съюза се извършват от превозвачи, установени в Съюза. В интерес на Съюза е да осигури рамка, която да не ограничава неоправдано двустранните автомобилни превози на товари.

Заинтересованите страни също така подчертаха необходимостта да се гарантира непрекъснатостта на редовните и специализираните редовни автобусни превози между Съюза и Обединеното кралство.

- **Оценка на въздействието**

Оценка на въздействието не е необходима поради изключителния характер на ситуацията и ограничените нужди през периода, в който ще се осъществи промяната на статута на Обединеното кралство. Няма варианти на политиката, които да се различават в материално и правно отношение от предложения.

- **Основни права**

Настоящото предложение не оказва въздействие върху защитата на основните права.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Не се прилага.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Не се прилага.

Предложение за

## РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно общите правила за гарантиране на основна свързаност на товарния и пътническият автомобилен превоз след края на преходния период, посочен в Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като има предвид, че:

- (1) Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия („Обединеното кралство“) от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия („Споразумението за оттегляне“)<sup>3</sup> бе сключено от Съюза с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета<sup>4</sup> и влезе в сила на 1 февруари 2020 г. Преходният период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне, по време на който правото на Съюза продължава да се прилага спрямо Обединеното кралство и на неговата територия в съответствие с член 127 от посоченото споразумение, изтича на 31 декември 2020 г. На 25 февруари 2020 г. Съветът прие Решение (ЕС, Евратом) 2020/266 за разрешаване на започването

---

<sup>1</sup> ОВ С [...],[...] г., стр. [...].

<sup>2</sup> ОВ С [...],[...] г., стр. [...].

<sup>3</sup> ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр.7.

<sup>4</sup> Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета от 30 януари 2020 г. за сключване на Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 1).

на преговори за ново споразумение за партньорство с Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия<sup>5</sup>. Както се подразбира от указанията за преговори, разрешението обхваща, наред с другото, елементите, нужни за всеобхватното регулиране на отношенията с Обединеното кралство в областта на автомобилния транспорт след края на преходния период. Не е ясно обаче дали в края на този период ще е влязло в сила споразумение между Съюза и Обединеното кралство, което урежда бъдещите им отношения в областта на автомобилния превоз на товари и пътници.

- (2) В края на преходния период и при липсата на специална разпоредба всички права и задължения, произтичащи от правото на Съюза по отношение на достъпа до пазара, установени с Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>6</sup> и Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>7</sup>, ще бъдат прекратени, доколкото това засяга отношенията между Обединеното кралство и Съюза и неговите държави членки.
- (3) При това положение международният автомобилен превоз на стоки и пътници между Съюза и Обединеното кралство ще бъде сериозно нарушен.
- (4) Гибралтар не е включен в териториалния обхват на настоящия регламент и позоваванията в него на Обединеното кралство не включват Гибралтар.
- (5) Многостранната квотна система на Европейската конференция на министрите на транспорта (ЕСМТ) е единствената друга съществуваща правна рамка, която би могла да осигури основа за автомобилния превоз на товари между Съюза и Обединеното кралство. Обаче поради ограничения брой налични разрешителни в рамките на системата ЕСМТ и нейния ограничен обхват по отношение на видовете автомобилни превози, понастоящем тази система е неспособна да отговори изцяло на нуждите от автомобилни превози на товари между Съюза и Обединеното кралство.
- (6) Очаква се също така да възникнат сериозни смущения, включително по отношение на обществения ред, в контекста на услугите за автомобилен превоз на пътници. След края на преходния период спогодбата за международни случайни превози на пътници, извършвани с автобуси (наричана по-долу „спогодбата Интербус“) е единствената съществуваща правна уредба, която осигурява основа за автобусните превози на пътници между Съюза и Обединеното кралство. Обединеното кралство ще стане пълноправна договаряща страна по спогодбата Интербус на 1 януари 2021 г. Спогодбата Интербус обаче обхваща само случайни превози и следователно е неподходяща за преодоляване на смущенията, свързани с международните автобусни превози между Обединеното кралство и Съюза, произтичащи от края на преходния период. Беше договорен протокол към спогодбата Интербус, обхващащ редовните и специализираните редовни превози на пътници и се очаква

---

<sup>5</sup> ОВ L 58, 27.2.2020 г., стр. 53.

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

<sup>7</sup> Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).

Обединеното кралство да го ратифицира възможно най-скоро. Не се очаква обаче протоколът да влезе в сила навреме, за да предложи жизнеспособно алтернативно решение за периода непосредствено след края на преходния период. Поради това наличните инструменти не отговарят на нуждите на редовните и специализираните редовни превози на пътници, извършвани с автобуси между Съюза и Обединеното кралство.

- (7) Поради това, с цел да се предотвратят сериозни смущения, включително по отношение на обществения ред, е необходимо да се установи набор от временни мерки, даващи възможност на лицензираните в Обединеното кралство автомобилни превозвачи на товари и автобусни превозвачи да извършват автомобилен превоз на товари и пътници между територията на Обединеното кралство и Съюза или от територията на Обединеното кралство до територията на Обединеното кралство с транзитно преминаване през една или повече държави членки. За да се осигури подходящо равновесие между Обединеното кралство и Съюза, такива права следва да бъдат предоставени само ако се предоставят равностойни на тях права и са изпълнени определени условия, гарантиращи лоялната конкуренция.
- (8) Трансграничните автобусни превози между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия са от особено значение за общностите, живеещи в граничните райони, тъй като осигуряват основна свързаност между общностите, наред с другото, като част от общата зона за пътуване. Ето защо качването и слизането на пътници, обслужвани от автобусни превозвачи от Обединеното кралство, следва да продължат да бъдат разрешени в граничните райони на Ирландия в рамките на международния автобусен превоз на пътници между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия.
- (9) За да се отрази временният им характер, предвиденият в настоящия регламент набор от мерки следва да се прилага за кратък период, без с това да се създава прецедент. Що се отнася до автомобилните превози на товари, ограничението във времето е с оглед на евентуалните мерки за осигуряване на основна свързаност в системата ЕСМТ, като не се засягат нито влизането в сила на бъдещо споразумение, управляващо автомобилния превоз на товари между Съюза и Обединеното кралство, нито бъдещи правила на Съюза в областта на транспорта. Що се отнася до автобусните превози на пътници, ограничението във времето има за цел да даде възможност протоколът към спогодбата Интербус относно редовните и специализираните редовни превози да влезе в сила и да се прилага за Обединеното кралство или чрез ратификация, или чрез присъединяване на Обединеното кралство към този протокол, без да се засяга евентуално бъдещо споразумение по въпроса между Съюза и Обединеното кралство.
- (10) В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в член 5 от ДЕС, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (11) Предвид неотложността, произтичаща от изтичането на посочения по-горе преходен период, е целесъобразно да се предвиди изключение от срока от осем седмици, посочен в член 4 от Протокол № 1 относно ролята на националните парламенти в Съюза, приложен към Договора за Европейския съюз, към

Договора за функционирането на Европейския съюз и към Договора за създаване на Европейската общност за атомна енергия.

- (12) Настоящият регламент следва да влезе в сила по спешност и да се прилага от деня, следващ края на преходния период, установен със Споразумението за оттегляне, освен ако до тази дата е влязло в сила сключено с Обединеното кралство споразумение в областта на автомобилния транспорт. Настоящият регламент следва да престане да се прилага от датата на влизане в сила или от датата на временното прилагане за двете страни на международно споразумение в областта на автомобилния транспорт. С изключение на специалните разпоредби, приложими в граничния район на Ирландия по време на международни редовни и специализирани редовни превози между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, правото на извършване на редовни и специализирани редовни автобусни превози следва да престане да се прилага на датата на влизане в сила за Съюза и за Обединеното кралство на Протокола към спогодбата Интербус относно международните редовни и специализирани редовни автобусни превози на пътници. При всички случаи настоящият регламент следва да престане да се прилага на 30 юни 2021 г.
- (13) Когато е необходимо да се отговори на потребностите на пазара, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 ДФЕС, за да възстанови равностойността между правата, предоставени от Съюза на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство и на автобусните превозвачи от Обединеното кралство, и правата, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи на товари от Съюза и на автобусните превозвачи от Съюза, включително когато правата, предоставени от Обединеното кралство, са предоставени въз основа на принципа на държавата членка на произход или по други причини не са еднакво достъпни за всички превозвачи от Съюза, както и да отстранява неблагоприятните последици от случаите на нелоялна конкуренция, засягащи автомобилните превозвачи на товари от Съюза и автобусните превозвачи от Съюза.
- (14) Делегираните актове следва да са в съответствие с принципа на пропорционалност и поради това заложените в тях правила следва да бъдат съразмерни с проблемите, възникнали от липсата на предоставяне на равностойни права или от нелоялни условия на конкуренция. Комисията следва да разглежда възможността за спиране на прилагането на настоящия регламент само в най-тежките случаи, когато на автомобилните превозвачи на товари от Съюза или на автобусните превозвачи от Съюза не са предоставени равностойни права от страна на Обединеното кралство или когато предоставените права са минимални, или когато условията на конкуренция за автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство или за автобусните превозвачи от Обединеното кралство се различават до такава степен от условията за превозвачите от Съюза, че предоставянето на съответните услуги от превозвачите от Съюза не е икономически изгодно за тях.
- (15) При приемането на делегираните актове е от особена важност по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат провеждани в съответствие с принципите, заложиени в Междунституционалното споразумение

от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество<sup>8</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове. Следва да се гарантира, че никой от делегираните актове не засяга неоправдано правилното функциониране на вътрешния пазар.

- (16) За да се гарантира, че правата, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи на товари от Съюза и на автобусните превозвачи от Съюза, които са равностойни на правата, предоставени с настоящия регламент на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство и на автобусните превозвачи от Обединеното кралство, са налични в еднаква степен за всички превозвачи от Съюза, приложното поле на регламенти (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1073/2009 следва да бъде временно разширено. Тези регламенти вече уреждат частта от пътуването между държава членка и трета държава на територията на всяка държава членка на транзитно преминаване. Необходимо е обаче да се гарантира, че в такъв случай Регламент (ЕО) № 1072/2009 се прилага и по отношение на частта от пътуването на територията на държавата членка, в която се извършва натоварването или разтоварването, и че Регламент (ЕО) № 1073/2009 се прилага за частта от пътуването на територията на държавата членка, в която се качват или слизат пътници. Това разширяване има за цел да гарантира, че превозвачите от Съюза могат да извършват трансгранични превози към или от Обединеното кралство, както и да спират на допълнителни спирки при извършването на превоз на пътници,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*  
**Приложно поле**

С настоящия регламент се определят временни мерки, които се прилагат за автомобилния превоз на товари, както и за извършването на редовни или специализирани редовни автобусни превози на пътници между Съюза и Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия („Обединеното кралство“) след края на преходния период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне.

*Член 2*  
**Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „превозно средство“ означава
  - а) във връзка с превоза на товари — моторно превозно средство, което е регистрирано в Обединеното кралство, или състав от превозни средства, от който най-малко моторното превозно средство от състава е

---

<sup>8</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

регистрирано в Обединеното кралство, които се използват изключително за превоз на товари и които са собственост на предприятието, тъй като то ги е закупило на изплащане, или са наети, при условие че в последния случай отговарят на условията на Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup>;

б) във връзка с превоза на пътници — автобус;

2) „разрешен превоз на товари“ означава:

а) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство, от територията на Съюза към територията на Обединеното кралство или обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави членки или трети държави;

б) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство, от територията на Обединеното кралство към територията на Обединеното кралство с транзитно преминаване през територията на Съюза;

в) празен курс, направен във връзка с превоза, посочен в букви а), и б);

3) „разрешен автобусен превоз на пътници“ означава:

а) пътуване, което се извършва от автобус с цел превоз на пътници, от територията на Съюза към територията на Обединеното кралство или обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави членки или трети държави;

б) пътуване, което се извършва от автобус с цел превоз на пътници, от територията на Обединеното кралство към територията на Обединеното кралство с транзитно преминаване през територията на Съюза;

в) пътуване без превоз на пътници във връзка с превоза, посочен в букви а) и б);

г) качване и слизане на пътници в граничния район на Ирландия по време на международни редовни и специализирани редовни превози между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия;

4) „граничен район на Ирландия“ означава графствата в Ирландия, граничещи със сухопътната граница между Ирландия и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия;

5) „автомобилен превозвач на товари от Съюза“ означава предприятие, извършващо автомобилен превоз на товари, което притежава валиден лиценз на Общността в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 1072/2009;

б) „автомобилен превозвач на товари от Обединеното кралство“ означава предприятие, установено в Обединеното кралство, което има разрешително да

---

<sup>9</sup> Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82).

извършва автомобилен превоз на товари и притежава валиден лиценз, издаден за целите на международните превози, във връзка с разрешен превоз на товари;

- 7) „лиценз на Обединеното кралство“, ако е издаден на автомобилен превозвач на товари от Обединеното кралство, означава лиценз, издаден от Обединеното кралство за целите на международните превози, във връзка с разрешен превоз на товари, а в случаите, когато е издаден на автобусен превозвач от Обединеното кралство — лиценз, издаден от Обединеното кралство за целите на международните превози, във връзка с разрешен автобусен превоз на пътници;
- 8) „автобус“ означава превозно средство, регистрирано в Обединеното кралство, което предвид своята конструкция и оборудване е подходящо и е предназначено да превозва повече от девет пътници, включително водача на автобуса;
- 9) „редовни превози“ означава услуги по извършване на превоз на пътници с определена честота и по определени маршрути, като пътниците се качват и слизат на предварително определени места за спиране;
- 10) „специализирани редовни превози“ означава редовни превози, независимо от организатора им, при които се превозват определени категории пътници, като се изключват всички останали пътници;
- 11) „автобусен превозвач от Съюза“ означава предприятие, извършващо автобусен превоз на пътници, което притежава валиден лиценз на Общността в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 1073/2009;
- 12) „автобусен превозвач от Обединеното кралство“ означава предприятие, установено в Обединеното кралство, което има разрешително да извършва автобусни превози на пътници и притежава валиден лиценз, издаден за целите на международните превози, във връзка с разрешен автобусен превоз на пътници;
- 13) „превозвач“ означава автомобилен превозвач на товари или автобусен превозвач;
- 14) „конкурентно право“ означава право, което урежда следното поведение, когато е вероятно то да засяга товарните автомобилни превози или автобусните превози:
  - a) поведение, което се изразява във:
    - i) споразумения между автомобилни превозвачи на товари или съответно между автобусни превозвачи, решения на сдружения на автомобилни превозвачи на товари или на автобусни превозвачи и съгласувани практики, чиято цел или резултат е предотвратяването, ограничаването или нарушаването на конкуренцията;
    - ii) злоупотреби с господстващо положение от страна на един или повече автомобилни превозвачи на товари или автобусни превозвачи;

- iii) мерки, които се предприемат или поддържат в сила от Обединеното кралство в случай на публични предприятия и предприятия, на които Обединеното кралство предоставя специални или изключителни права, и които противоречат на подточка i) или ii);
  - б) концентрации между автомобилни превозвачи на товари или съответно автобусни превозвачи, които значително възпрепятстват реалната конкуренция, по-специално в резултат на създаване или засилване на господстващо положение;
- 15) „субсидия“ означава всеки финансов принос, предоставен на превозвач от правителството или друг публичен орган на всяко равнище, който му осигурява полза, включително:
- а) пряко прехвърляне на средства, като например безвъзмездни средства, заеми или вливане на капитал, потенциално пряко прехвърляне на средства и поемане на задължения, като например гаранции по заеми, вноски в капитала, собственост, защита от изпадане в несъстоятелност или застраховане;
  - б) отказ от или несъбиране на дължими приходи;
  - в) предоставяне на стоки или услуги, различни от общата инфраструктура, или закупуване на стоки или услуги;
  - г) заплащане на вноски във фондове или упълномощаване или възлагане на частна организация да изпълнява една или повече от функциите, посочени в букви а), б) и в), които обичайно са от компетентността на правителството или друг публичен орган, като практиката не се отличава по същество от обичайно следваната от правителствата практика;
- счита се, че не се осигурява полза чрез финансов принос от страна на правителство или друг публичен орган, ако частен пазарен участник, който е мотивиран единствено от перспективата за печалба и се намира в същото положение като съответния публичен орган, би осигурил същия финансов принос;
- 16) „независим орган за защита на конкуренцията“ означава орган, който отговаря за прилагането и спазването на конкурентното право, както и за контрола на субсидиите, и който отговаря на следните условия:
- а) органът е оперативно независим и разполага с всички необходими ресурси, за да изпълнява задачите си;
  - б) при изпълнението на своите задължения и упражняването на своите правомощия органът разполага с необходимите гаранции за независимост от политическо или друго външно влияние и действа безпристрастно;
  - в) решенията на органа подлежат на съдебен контрол;
- 17) „дискриминация“ означава различно третиране по какъвто и да било признак, което не е обективно обосновано, по отношение на доставките на стоки или

услуги, включително на обществени услуги, прилагано във връзка с извършването на товарни автомобилни превози или автобусни превози, или по отношение на тяхното третиране от публичните органи, които имат правомощия във връзка с тези превози;

- 18) „територия на Съюза“ означава територията на държавите членки, към които се прилагат ДЕС и ДФЕС и при условията, определени в тези договори.

### *Член 3*

#### *Право на извършване на разрешен превоз на товари*

1. Автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство могат да извършват разрешен превоз на товари в съответствие с условията, определени в настоящия регламент.
2. Физическите или юридическите лица, установени в Обединеното кралство, могат да извършват разрешен превоз на товари от посочените по-долу видове, без за целта да се изисква лиценз:
  - а) превоз на поща като универсална услуга;
  - б) превоз на повредени или аварирали превозни средства;
  - в) превоз на товари с моторни превозни средства, чиято максимално допустима маса в натоварено състояние, включително ремаркетата, не превишава 3,5 тона;
  - г) превоз на лекарствени продукти, уреди, оборудване и други изделия, необходими за медицински грижи при оказване на помощ при извънредни обстоятелства, по-специално при природни бедствия;
  - д) превоз на товари, при условие че:
    - i) превозваните товари са собственост на предприятието или са продадени, купени, отдадени под наем или наети, произведени, извлечени, преработени или ремонтирани от предприятието;
    - ii) целта на пътуването е превоз на товарите до или от предприятието или тяхното преместване вътре във или извън предприятието поради негови собствени изисквания;
    - iii) моторните превозни средства, използвани за такъв превоз, се управляват от служители, назначени от предприятието или предоставени му на разположение съгласно договорно задължение;
    - iv) превозните средства, превозващи товарите, са собственост на предприятието или са закупени от него на изплащане, или са наети, при условие че в последния случай те отговарят на условията, предвидени в Директива 2006/1/ЕО; и

- v) такъв превоз има само допълнителен характер спрямо основните дейности на предприятието.

#### Член 4

#### **Право на извършване на редовни и специализирани редовни автобусни превози**

1. При условията, предвидени в настоящия регламент, автобусните превозвачи от Обединеното кралство могат да извършват разрешен автобусен превоз на пътници, който се изразява в редовни и специализирани редовни превози.
2. Автобусните превозвачи от Обединеното кралство трябва да притежават разрешително, издадено преди началната дата на прилагане на настоящия регламент съгласно членове 6—11 от Регламент (ЕО) № 1073/2009, за да извършват разрешени редовни и специализирани редовни автобусни превози за чужда сметка и срещу възнаграждение.
3. Разрешителните, които продължават да бъдат валидни съгласно параграф 2 от настоящия член, могат да продължат да се използват за целите, посочени в параграф 1 от настоящия член, ако са били подновени при същите ред и условия или ако са били изменени само по отношение на спирките, тарифите или разписанието, при условие че се спазват правилата и процедурите по членове 6—11 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 в рамките на срок на валидност, който изтича най-късно на 30 юни 2021 г.
4. Разрешеният автобусен превоз на пътници, извършван от физически или юридически лица, установени в Обединеното кралство с нетърговска и нестопанска цел, може да се осъществява, без за целта да се изисква лиценз, ако:
  - а) транспортната дейност е само допълнителна дейност за физическото или юридическото лице; и
  - б) използваните превозни средства са собственост на това физическо или юридическо лице, закупени са от него на изплащане или са предмет на дългосрочен договор за лизинг и се управляват от член на персонала на това физическо или юридическо лице, от самото физическо лице или от служители, назначени от предприятието или предоставени му на разположение съгласно договорно задължение.

Тези превози се освобождават от всички режими за издаване на разрешителни в рамките на Съюза, при условие че лицето, извършващо дейността, притежава национално разрешително, издадено преди определената в член 12, параграф 2 начална дата на прилагане на настоящия регламент в съответствие с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1073/2009.
5. Смяната на превозното средство или прекъсването на превоза с цел част от пътуването да се извърши с друго превозно средство не засяга прилагането на настоящия регламент.

*Член 5*  
**Двустранни споразумения или спогодби**

Държавите членки нямат право да договарят, нито да сключват двустранни споразумения или спогодби с Обединеното кралство по въпроси, които попадат в приложното поле на настоящия регламент.

Без да се засягат съществуващите двустранни споразумения, те не могат да предоставят на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство или на автобусните превозвачи от Обединеното кралство права, различни от предоставените с настоящия регламент.

*Член 6*  
**Социални и технически правила**

При разрешения превоз на товари и при разрешения автобусен превоз на пътници, извършвани в съответствие с настоящия регламент, се спазват следните правила:

- а) по отношение на транспортните работници и самостоятелно заетите водачи — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>10</sup>;
- б) по отношение на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт — изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета<sup>11</sup>;
- в) по отношение на тахографите в автомобилния транспорт — изискванията на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>12</sup>;
- г) по отношение на началната квалификация и продължаващото обучение на водачите — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup>;

---

<sup>10</sup> Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35).

<sup>11</sup> Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

<sup>12</sup> Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

<sup>13</sup> Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета (ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4).

- д) по отношение на максимално допустимите размери и маси на някои пътни превозни средства — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 96/53/ЕО на Съвета<sup>14</sup>;
- е) по отношение на монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 92/6/ЕИО на Съвета<sup>15</sup>;
- ж) по отношение на задължителното използване на обезопасителни колани и на системи за обезопасяване на деца в превозните средства — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 91/671/ЕИО на Съвета<sup>16</sup>;
- з) по отношение на командироването на работници — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup>;
- и) по отношение на правата на пътниците — изискванията на Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>18</sup>.

#### Член 7

#### **Равностойност на правата**

1. Комисията извършва мониторинг на правата, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи на товари от Съюза и на автобусните превозвачи от Съюза, и условията за тяхното упражняване.
2. Ако установи, че правата, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи на товари от Съюза или на автобусните превозвачи от Съюза, не са *de jure* или *de facto* равностойни на правата, предоставени на превозвачите от Обединеното кралство съгласно настоящия регламент, или че не всички автомобилни превозвачи на товари от Съюза или автобусни превозвачи от Съюза разполагат в еднаква степен с тези права, с оглед на възстановяването на равностойността Комисията без забавяне приема делегирани актове в съответствие с член 11, с които:

---

<sup>14</sup> Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

<sup>15</sup> Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27).

<sup>16</sup> Директива 91/671/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно задължителното използване на предпазни колани и на ограничаващи устройства за деца в превозните средства (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 26).

<sup>17</sup> Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги (ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1).

<sup>18</sup> Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 1).

- а) спира прилагането на член 3, параграфи 1 и 2 или член 4, параграфи 1—4, ако на превозвачите от Съюза не са предоставени равностойни права или ако предоставените права са минимални;
- б) въвежда ограничения за допустимия капацитет, разрешен за автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство или за автобусните превозвачи от Обединеното кралство, или за броя курсове, или и за двете; или
- в) приема оперативни ограничения, свързани с типовете превозни средства или условията на движение.

#### *Член 8*

#### *Лоялна конкуренция*

1. Комисията извършва мониторинг на условията, при които превозвачите от Съюза се конкурират с превозвачите от Обединеното кралство за предоставянето на товарни автомобилни превози и автобусни превози, обхванати от настоящия регламент.
2. Ако установи, че в резултат от някои от положенията съгласно параграф 3 от настоящия член условията, посочени в параграф 1 от настоящия член, са осезаемо по-неблагоприятни от условията, предоставени на превозвачите от Обединеното кралство, с оглед на отстраняването на неблагоприятните последици от това положение Комисията без забавяне приема делегирани актове в съответствие с член 11, с които:
  - а) спира прилагането на член 3, параграфи 1 и 2 или член 4, параграфи 1—4, ако условията на конкуренция за автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство или автобусните превозвачи от Обединеното кралство се различават до такава степен от условията за превозвачите от Съюза, че предоставянето на услугите от превозвачите от Съюза не е икономически изгодно за тях;
  - б) въвежда ограничения за допустимия капацитет, разрешен за автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство или за автобусните превозвачи от Обединеното кралство, или за броя курсове, или и за двете; или
  - в) приема оперативни ограничения, свързани с типовете превозни средства или условията на движение.
3. Делегираните актове съгласно параграф 2 се приемат при спазване на условията в посочения параграф с цел да се отстранят неблагоприятните последици от следните положения:
  - а) Обединеното кралство отпуска субсидии;
  - б) Обединеното кралство не е въвело или не прилага ефективно конкурентното право;

- в) Обединеното кралство не е създадо или не поддържа независим орган за защита на конкуренцията;
  - г) Обединеното кралство прилага стандарти за защита на работниците, безопасност, сигурност или опазване на околната среда, които са по-ниски от стандартите, установени в правото на Съюза, или ако в правото на Съюза липсват съответни разпоредби — по-ниски от стандартите, прилагани от всички държави членки, или при всички случаи по-ниски от съответните международни стандарти;
  - д) Обединеното кралство прилага стандарти, свързани с издаването на лицензи на автомобилни превозвачи на товари или на автобусни превозвачи, които са по-ниски от стандартите, установени в Регламент (ЕО) № 1071/2009;
  - е) Обединеното кралство прилага стандарти, свързани с квалификацията и обучението на професионалните водачи, които са по-ниски от стандартите, установени в Директива 2003/59/ЕО;
  - ж) Обединеното кралство прилага правила за заплащането на пътни такси и за облагане с данъци, които се отклоняват от правилата, установени в Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>; и
  - з) налице е каквато и да било форма на дискриминация спрямо превозвачи от Съюза.
4. За целите на параграф 1 Комисията може да поиска информация от компетентните органи на Обединеното кралство или от превозвачите от Обединеното кралство. В случай че те не предоставят поисканата информация в рамките на определения от Комисията разумен срок или предоставят непълна информация, Комисията може да предприеме действия в съответствие с параграф 2.

#### Член 9

#### **Разширяване на приложното поле на регламенти (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1073/2009**

1. При превоза на товари между територията на Съюза и територията на Обединеното кралство, извършван от автомобилен превозвач на товари от Съюза на основание предоставените от Обединеното кралство права, посочени в член 7 от настоящия регламент, които са равностойни на правата, предоставени съгласно настоящия регламент, Регламент (ЕО) № 1072/2009 се прилага за частта от пътуването на територията на държавата членка, където се извършва натоварването или разтоварването.
2. При превоза на пътници между територията на Съюза и територията на Обединеното кралство, извършван от автобусен превозвач от Съюза на

---

<sup>19</sup> Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).

основание предоставените от Обединеното кралство права, посочени в член 7 от настоящия регламент, които са равностойни на правата, предоставени съгласно настоящия регламент, Регламент (ЕО) № 1073/2009 се прилага за частта от пътуването на територията на държавата членка, където пътниците се качват или слизат.

#### *Член 10*

#### ***Консултации и сътрудничество***

1. При необходимост компетентните органи на държавите членки се консултират и си сътрудничат с компетентните органи на Обединеното кралство, за да осигурят изпълнението на настоящия регламент.
2. При поискване държавите членки предоставят на Комисията без неоправдано забавяне информацията, получена съгласно параграф 1 от настоящия член, или всяка друга информация, свързана с прилагането на членове 7 и 8.

#### *Член 11*

#### ***Упражняване на делегирането***

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 7, параграф 2 и член 8, параграф 2 в срок до 30 юни 2021 г.
2. Преди да приеме делегиран акт съгласно член 7, параграф 2 или член 8, параграф 2, Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
3. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

#### *Член 12*

#### ***Влизане в сила и прилагане***

1. Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Настоящият регламент се прилага от деня след деня, в който правото на Съюза престане да се прилага спрямо и в Обединеното кралство съгласно членове 126 и 127 от Споразумението за оттегляне.

Той обаче не се прилага, ако до тази дата е влязло в сила сключено между Съюза и Обединеното кралство международно споразумение в областта на автомобилния транспорт.

3. Настоящият регламент престава да се прилага на датата на влизане в сила или, според случая, на датата на временното прилагане на сключено между Съюза и

Обединеното кралство международно споразумение в областта на автомобилния транспорт.

С изключение на автобусния превоз на пътници, посочен в член 2, параграф 3, буква г), разпоредбите на настоящия регламент, приложими за автобусния превоз на пътници, престават да се прилагат на датата на влизане в сила за Съюза и за Обединеното кралство на Протокола към спогодбата Интербус относно международните редовни и специализирани редовни автобусни превози на пътници.

4. При всички случаи настоящият регламент престава да се прилага най-късно на 30 юни 2021 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*